Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXVI. — Wydana i rozesłana dnia 21. lipca 1914.

149.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 14. lipca 1914,

dotyczące składania weksli na pokrycie pokredytowanych kwot podatku od oleju skalnego.

Na zasadzie § 24. ustawy z dnia 26. maja 1882, Dz. u. p. Nr. 55, wydaje się, zmieniając rozdział II. rozporządzenia Ministerstwa skarbu z dnia 9. lipca 1907, Dz. u. p. Nr. 163, następujące zarządzenie:

Przedsiębiorca rafineryi oleju skalnego, który korzysta z kredytu przy opłacie podatku spożywczego, jest obowiązany najpóźniej w dniu 5. każdego miesiąca na pokrycie wziętych na przypis w bezpośrednio poprzedzającym miesiącu pokredytowanych kwot, o ile kwota miesięczna wynosi co najmniej 2000 K lub kwotę tę przewyższa, złożyć w urzędzie, któremu poruczono pobór podatku (wolny od stempla) weksel, opiewający na całą należytość miesięczną i na dzień zapadłości pokredytowanego podatku.

Co do wystawiania takich weksli oraz postępowania z nimi należy stosować analogicznie postanowienia § 21., II., l. 4., przepisu wykonawczego o podatku od cukru z dnia 29. sierpnia 1903, Dz. u. p. Nr. 176.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w dniu 1. września 1914.

Engel włr.

150.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 15. lipca 1914,

którem wprowadza się w wykonanie postanowienia „Techniczne ujednostajnienia na kolejach żelaznych, w brzmieniu z roku 1913“.

Następujące postanowienia, przytoczone pod nazwą „Techniczne ujednostajnienia na kolejach żelaznych w brzmieniu z roku 1913“, zostały ułożone na zasadzie artykułu I. do IV. włącznie protokołu końcowego III. konferencyi międzynarodowej, zatwierdzonego przez c. k. Rząd austryacki i Rząd królewsko-węgierski, tudzież przez Rządy Państwa niemieckiego, Belgii, Bułgarii, Danii, Francyi, Grecyi, Włoch, Luksemburga, Norwegii, Niderlandów, Rumunii, Rosyi, Szwecyi, Szwajcaryi i Serbii, a dotyczącego technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych, Berno, dnia 18. maja 1907, z uwzględnieniem 1. uchwały protokołu końcowego komisyi międzynarodowej, wyznaczonej przez powyższe Rządy celem ustanowienia ogólnego profilu dla wozów towarowych i ułożenia postanowień ogólnych co do wymiarów przekroju poprzecznego dla wozów i ładunków, Berno, dnia 14. grudnia 1912. Postanowienia te wprowadza się niniejszem w życie z ważnością od dnia 1. maja 1914 w miejsce postanowień, zawartych w artykułach I. do IV. włącznie obwieszczenia Ministra kolei żelaznych z dnia 15. czerwca 1908, Dz. u. p. Nr. 111.

Techniczne ujednostajnienia na kolejach żelaznych w brzmieniu z roku 1913.

Artykuł I.

Szerokość toru.

Przedmioty	Wymiar najwyższy	Wymiar najniższy
	w *mm*	
Szerokość torów kolejowych, mierzona pomiędzy wewnętrznemi krawędziami grzbietów szyn, nie powinna wynosić przy torach, które mają być nowo założone lub przebudowane,		
na szlakach prostych mniej jak	—	1435
a na krzywiznach łącznie z rozszerzeniem toru więcej jak	1470	—

Artykuł II.

Budowa wozów kolejowych.

Przedmioty	Wymiar najwyższy	Wymiar najniższy
	w *mm*	
§ 1.		
1 Nie można wyłączyć wozów kolejowych od obrotu z powodu ich budowy, o ile ona uwzględniona jest w następujących punktach, jeżeli wozy te odpowiadają warunkom, przy punktach tych ustanowionym.		
2 Nie istnieje jednak obowiązek włączenia wozów, nie odpowiadających tym przepisom, do pociągów, co do których składu wydano osobne przepisy.		
3 Najwyższe i najniższe wymiary podane poniżej odnoszą się zarówno do materyału już istniejącego jak i do materyału, który ma być na nowo sprawiony, o ile co do pierwszego nie dopuszczono wymiarów dodanych w nawiasie.		
§ 2.		
1 **Rozstawa osi** u wozów, które będą nowo wybudowane . . .	—	2500
2 Postanowienie to nie odnosi się do podstaw ruchomych.		
3 Wozy o rozstawie osi do 4500 *mm* włącznie będą dopuszczone na wszystkich liniach kolejowych, służących do ruchu międzynarodowego.		

Przedmioty	Wymiar najwyższy w *mm*	Wymiar najniższy w *mm*
4 Przy wozach o podstawach ruchomych rozstawa osi nie jest ograniczona, przy innych zaś wozach wówczas, jeżeli ich osie dadzą się tak przesuwać, iż wozy mogą brać krzywizny o średnicy 150 *m*. Wozy tego ostatniego rodzaju o rozstawie osi powyżej 4500 *mm* otrzymają znak ⊖→ (zobacz załącznik *A*).		
5 O przepisach zarządów kolejowych co do najwyższej dopuszczalnej rozstawy osi wozów, które nie odpowiadają ustępom 3. i 4., należy zawiadomić interesowane państwa.		
6 Jeżeli we wspólnej ramie mieszczą się więcej jak dwie osie wozowe, natenczas, o ile rozstawa osi wynosi więcej jak 4000 *mm*, muszą one w ten sposób dać się przesuwać, aby krzywizny o średnicy 150 *m* mogły być bez trudności przejeżdżane.		
§ 3.		
Odległość kół jednej osi, mierzona pomiędzy wewnętrznemi płaszczyznami obręczy kół lub części, które je zastępują	1366	1357
§ 4.		
1 **Szerokość obręczy** kół lub części, które je zastępują	150	130
2 Minimum, dozwolone dla materyału już istniejącego pod warunkiem, że odległość kół (§ 3.) wynosi co najmniej 1360 *mm*	—	(125)
§ 5.		
Oddalenie jednej zewnętrznej krawędzi obrzeża od drugiej, mierzone o 10 *mm* poza oboma koliznami styczności, przyjmując ich oddalenie od siebie na 1500 *mm*	1425	1405
§ 6.		
Wysokość obrzeży przy prawidłowej postawie kół na prostym poziomym torze, mierzona pionowo od górnej krawędzi szyny	36	25
§ 7.		
Grubość obręczy kół, mierzona w płaszczyźnie kolizny styczności (§ 5.)	—	25
§ 8.		
Koła z odlewu twardego są dozwolone przy wozach towarowych, nie mających hamulców.		
§ 9.		
1 **Przyrządy elastyczne do sprzężenia i łagodzenia wstrząśnień** muszą być umieszczone po obu stronach czołowych podstawy wozu.		
2 Postanowienie to nie stosuje się do wozów towarowych, używanych do transportów szczególnego rodzaju.		

Przedmioty	Wymiar najwyższy w *mm*	Wymiar najniższy w *mm*
§ 10.		
1 **Wysokość osady zderzaków,** mierzona pionowo od górnej krawędzi szyny do środka krążków zderzaków:		
przy wozach próżnych	1065	—
„ największem obciążeniu	—	940
2 Wymiary dozwolone dla materyału zbudowanego przed r. 1887:		
przy wozach próżnych	(1070)	—
„ największem obciążeniu	—	(900)
§ 11.		
1 **Odległość zderzaków** od środka do środka	1770	1710
2 Wymiary dozwolone dla materyału zbudowanego przed r. 1887.	(1800)	(1700)
§ 12.		
1 **Średnica krążków zderzaków**	—	340
2 Wymiar dozwolony dla materyału zbudowanego przed r. 1887 .	—	(300)
3 Przy wozach, u których odległość zderzaków wynosi mniej jak 1720 *mm*, musi pozioma średnica krążków zderzaków wynosić co najmniej 350 *mm*.		
§ 13.		
1 **Przestrzeń wolna po stronach czołowych wozów** z obu stron przewodu zaprzęgowego, pomiędzy tym przewodem, krążkami zderzaków i stałemi częściami, wystającemi przed belką czołową, w dowolnem miejscu:		
Szerokość	—	400
Głębokość przy zupełnem wciśnięciu zderzaków	—	300
Wysokość ponad górną krawędzią szyny	—	1800
2 Dla materyału już istniejącego nie ustanawia się wymiaru.		
§ 14.		
1 **Wyskok zderzaków ponad hak sprzęgający,** mierzony od powierzchni zaczepnej nie przyciągniętego haka aż do czoła nie wciśniętych zderzaków, równolegle do osi wozów	400	300
2 Wymiar dozwolony dla materyału zbudowanego przed r. 1887:		
Wozy osobowe	(430)	—
Wozy ciężarowe	(430)	(223)
§ 15.		
1 **Długość sprzęgieł,** mierzona od strony czołowej nie wciśniętych zderzaków aż do wewnętrznej strony kabląka przy zupełnem rozkręceniu i wyciągnięciu sprzęgła	550	450
2 Dla materyału zbudowanego przed r. 1887 nie ustanawia się wymiarów.		
§ 16.		
Mała średnica przekrojów kabłąków sprzęgających w punkcie zetknięcia z hakiem sprzęgającym	35	25

Przedmioty	Wymiar najwyższy w *mm*	Wymiar najniższy w *mm*
§ 17.		
Sprzęgła bezpieczeństwa. Wozy kolejowe powinny dać łączyć się ze sobą w sposób podwójny tak, aby sprzęgło bezpieczeństwa rozpoczynało funkcyonować, gdy sprzęgło główne złamie się. Wozy o centralnem sprzęgle bezpieczeństwa powinny dozwalać podwójnego połączenia także z wozami, zaopatrzonymi w łańcuchy bezpieczeństwa.		
§ 18.		
1 **Części sprzęgieł,** które mogłyby zwisać niżej aniżeli 140 *mm* ponad górną krawędź szyny, muszą dać się przyśrubować lub zawiesić co najmniej w tem oddaleniu.		
§ 19.		
Wozy muszą być zaopatrzone w **sprężyny wsporne.**		
§ 20.		
Hamulce muszą być tak urządzone, iż przyciąga się je przez obracanie korby na prawo t. j. w kierunku wskazówek zegarowych.		
§ 21.		
1 **Oddalenie siedzeń dla hamowniczych i innych stałych części wychodzących poza czoło wozów,** mierzone od powierzchni czołowej zupełnie wciśniętych zderzaków w kierunku osi wozu	—	40
2 Dla materyału już istniejącego nie ustanawia się wymiaru.		
§ 22.		
1 **Wymiary przekroju poprzecznego** wozów muszą odpowiadać przepisom zarządów kolejowych, na których linie wozy mają przechodzić. O przepisach tych należy zawiadomić interesowane państwa.		
2 **Wozy towarowe,** które **bez szczególnego badania ich wymiarów przekroju poprzecznego** mogą przechodzić na wszystkie linie, służące do ruchu międzynarodowego, z wyjątkiem wyraźnie wyłączonych szlaków i mają być oznaczone jako **wozy przechodowe** (por. § **25.**, liczba 10), muszą odpowiadać następującym warunkom:		
a) W ustawieniu środkowem na równym torze w stanie spoczynku muszą ze wszystkiemi częściami, spoczywającemi na sprężynach, mieścić się w obrębie profilu, oznaczonego w załączniku *C*; części wozu, nie spoczywające na sprężynach (puszki osiowe itd.), mogą wystawać poza ten profil na 15 *mm*, mierząc równolegle do osi środkowej profilu.*)		

*) Wozy wybudowane przed rokiem 1915, z hamulcami dźwigniowymi, u których dźwignie w położeniu niskiem (położeniu do hamowania) przekracza ą profil, uwidoczniony w załączniku *C*, mogą być oznaczone jako **wozy przechodowe,** jeżeli dźwignie te w położeniu wysokiem (położeniu odhamowania) trzymają się w obrębie wspomnianego profilu.

Przedmioty	Wymiar najwyższy w *mm*	Wymiar najniższy w *mm*

b) Największe wymiary szerokości takich wozów, dopuszczalne według tego profilu, muszą być w ten sposób ograniczone, ażeby żadna część wozu w jego najniekorzystniejszem położeniu na torze kolejowym szerokim na 1·465 *m* i na krzywiźnie o promieniu 250 *m* nie wystawała poza profil więcej jak o wartość *k*. Części wystające należy mierzyć równolegle do płaszczyzny szyn, przyczem należy przyjąć, że oś profilu stoi prostopadle do płaszczyzny szyn i we środku pomiędzy oboma szynami.

c) Ograniczenia te należy obliczać według następujących formułek:

$$\text{I. } E_i = \frac{an - n^2}{500} + \frac{1\cdot465 - d}{2} + q + w + \frac{p^2}{2000} - k + \alpha;$$

$$\text{II. } E_a = \frac{an + n^2}{500} + \left(\frac{1\cdot465 - d}{2} + q + w\right)\frac{2n + a}{a} - \frac{p^2}{2000} - k + \beta.$$

W formułkach tych oznacza:

E_i = **wewnętrzne** ograniczenie, tj. najmniejszy dopuszczalny odstęp punktu wozu, leżącego między osiami skrajnemi lub czopami, od profilu, uwidocznionego w załączniku *C*, w metrach;

E_a = **zewnętrzne** ograniczenie, tj. najmniejszy dopuszczalny odstęp punktu wozu, leżącego ponad osiami skrajnemi lub czopami, od profilu, uwidocznionego w załączniku *C*, w metrach;

a = rozstawa osi, tj. oddalenie osi skrajnych lub czopów w metrach;

n = oddalenie obserwowanego przekroju poprzecznego wozu od najbliższej osi skrajnej lub od najbliższego czopa w metrach;

d = oddalenie jednej zewnętrznej krawędzi obrzeża od drugiej przy największem zużyciu w metrach, mierzone o 10 *mm* poza oboma kolisnami styczności, przyjmując ich oddalenie od siebie na 1500 *mm*;

q = możliwe nasunięcie między panewką a czopem osi, wraz z możliwem nasunięciem między widłami osiowymi a puszką osiową w metrach, licząc od położenia pośredniego ku każdej stronie, przy największem zużyciu;

w = możliwe nasunięcie czopów podstaw ruchomych i bujaka w metrach, licząc od położenia pośredniego ku każdej stronie;

p = rozstawa osi podstaw ruchomych, tj. oddalenie osi skrajnych poszczególnych podstaw ruchomych w metrach;

k = { 0·075 dla tych części, które leżą na 430 *mm* i więcej ponad górną krawędzią szyn;
0·025 dla tych części, które leżą mniej jak na 430 *mm* ponad górną krawędzią szyn;

Przedmioty	Wymiar	
	najwyższy	najniższy
	w *mm*	

$$\alpha = 0, \ldots\ldots\ldots, \text{ jeżeli } an - n^2 + \frac{p^2}{4} \leqq 100;$$

$$\alpha = \frac{1}{750}\left(an - n^2 + \frac{p^2}{4} - 100\right), \text{ jeżeli } an - n^2 + \frac{p^2}{4} > 100;$$

$$\beta = 0, \ldots\ldots\ldots, \text{ jeżeli } an + n^2 - \frac{p^2}{4} \leqq 120;$$

$$\beta = \frac{1}{750}\left(an + n^2 - \frac{p^2}{4} - 120\right), \text{ jeżeli } an + n^2 - \frac{p^2}{4} > 120.$$

§ 23.

Zamki wozów osobowych, służących do obrotu międzynarodowego, powinny, o ile drzwi tych wozów urządzone są w ogólności do zamykania na klucz, odpowiadać jednemu z dwóch wzorów klucza, które wyobrażone są w załączniku *B*.

§ 24.

1 **Zewnętrzne drzwi zasuwalne** muszą być tak zbudowane, aby nie mogły osuwać się.

2 Drzwi wozów już istniejących muszą odpowiadać temu przepisowi przynajmiej w stanie zamkniętym.

§ 25.

Każdy wóz musi mieć po obu stronach następujące **oznaczenia:**

1. kolej, do której należy;
2. liczbę porządkową;
3. tarę czyli ciężar własny z włączeniem kół i osi; przy wozach jednak, które toczą się po szlakach o rozmaitej szerokości toru i które przy przechodzeniu na inne szlaki zmieniają garnitur kół, można oznaczyć na pudle wozu ciężar części, spoczywającej na sprężynach, a na puszkach osiowych ciężar kół i puszek osiowych;
4. przy wozach ciężarowych i pakunkowych wytrzymałość i ciężar ładunku lub tylko sam ciężar ładunku. Jeżeli podano jedną tylko liczbę, natenczas liczba ta oznacza ciężar ładunku; wytrzymałość jest w takim razie o 5% wyższa;
5. rozstawa osi; przy wozach o podstawie ruchomej odległość czopów i rozstawa osi podstaw ruchomych;
6. w razie potrzeby znak «⊖», o którym mowa w § 2. (zobacz załącznik *A*);
7. datę ostatniego badania (rewizyi);
8. przy wozach, które powinny być co pewien czas smarowane (peryodycznie smarowane), termin smarowania i czas ostatniego smarowania;
9. wozy prywatne nadto znak **P** poza liczbą porządkową.
10. wozy przechodowe po myśli § 22 2 znak **T** (załącznik *D*) na podłużnej ścianie wozów po prawej stronie, o ile możności w miejscu widocznem dla oka.

Artykuł III.

Stan, w jakim wozy kolejowe mają być utrzymywane.

§ 1.

1 Wozy dopuszczone do obrotu międzynarodowego powinny znajdować się w stanie zadowalającym, któryby bynajmniej nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

2 Jeżeli to nie ma miejsca, a zwłaszcza, jeżeli wozy nie odpowiadają postanowieniom, zawartym w §§ 2. do 4., lub jeżeli wykazują jedną z wadliwości, przytoczonych w § 5., natenczas można ich nie dopuścić do obrotu.

§ 2.

Przy przechodzeniu wozów na linie kraju sąsiedniego obowiązuje zasada, iż od czasu ostatniego dokładnego badania (rewizyi) nie powinno upłynąć więcej jak trzy lata. Wozy zdolne do ruchu, które powracają do ojczyzny, winny być jednak przyjęte przez trzecie zarządy w stanie próżnym lub naładowanym także wówczas, jeżeli termin ten uległ przekroczeniu.

§ 3.

1 Puszki osiowe muszą być dostatecznie zaopatrzone w smarowidło.

2 Wozy, które co pewien czas powinny być smarowane (peryodycznie smarowane) a co do których termin smarowania upłynął, nie mogą opuścić kolei ojczystej bez nowego nasmarowania.

§ 4.

Wzory używane do przewozu bydła należy oddawać po dokładnem oczyszczeniu i zdesynfekowaniu.

§ 5.

Wadliwości, uprawniające do wyłączenia wozu.

A. Wadliwości kół i osi.

1. Koła, przedstawiające ślady ruchu na osi.

2. Koła, których piasta są pęknięte i niezwiązane pierścieniami okalającymi.

3. Koła z przełamanymi wieńcami kół (wieńcami sprychowymi), których obręcze, mierzone w koliźnie styczności, mają grubość poniżej 30 *mm.* Nadłamania wieńców kół nie stanowią powodu wyłączenia.

4. Koła, mające jedną sprychę przełamaną lub więcej jak jedną sprychę nadłamaną, tudzież koła z piastami z lanego żelaza, przy których większość sprych jest rozluźniona.

5. Tarcze kół z okrągławemi pęknięciami w rozmiarze powyżej jednej piątej części obwodu lub z więcej jak dwoma pęknięciami w kierunku promieni.

6. Koła lane bez obręczy, które wykazują pęknięcia. Małe odłupania na powierzchni tocznej i nieznaczne wadliwości w tarczy, dające się sprowadzić do błędów w odlewie, nie są powodem wyłączenia.

7. Koła, których obrzeże w punkcie zetknięcia się z szyną ma grubość poniżej 20 *mm.* Koła, na których obrzeżu wytworzyła się wskutek zużycia ostra krawędź. Przy wozach trzechosiowych grubość obrzeży kół środkowych nie wchodzi w rachubę.

8. Koła, mające na swej powierzchni tocznej miejsca płaskie o wysokości strzałki powyżej 5 *mm.*

9. Koła o obręczach miejscami pogniecionych, popękanych lub wykazujących rysy poprzeczne albo podłużne.

10. Koła o obręczach osobnych:

a) jeżeli obręcze są rozluźnione lub przedstawiają ślady bocznego przesunięcia;

b) jeżeli więcej jak dwie śruby, dwa kołki lub dwa nity, służące do przymocowania obręczy na dzwonie, są złamane, rozluźnione albo brakują;

c) przy umocowaniu obręczy zapomocą pierścieni bezpieczeństwa lub pierścieni klamrowych:

1. jeżeli nasady obręczy lub same pierścienie wykazują pęknięcia długości powyżej 100 *mm*;

2. jeżeli więcej jak dwie śruby służące do przymocowania pierścieni klamrowych są złamane.

11. Osie pogięte lub wykazujące nadłamania albo pęknięcia.

12. Osie, o które ocierają się drążki hamulcowe lub inne części. Jeżeli można usunąć części ocierające się, a głębokość otarcia nie przenosi 2·5 *mm* (5 *mm* średnicy), zaś miejsce otarte nie przedstawia ostrych krawędzi, natenczas należy wóz przyjąć.

B. Wadliwości puszek osiowych (oprawy łożysk) i łożysk.

1. Uszkodzenie puszek osiowych do tego stopnia, iż nie prowadzą osi należycie lub nie trzymają smarowidła.

2. Rozpalone łożyska osi.

C. Wadliwości sprężyn wspornych.

1. Przesunięcie sprężyny wspornej lub jej głównej płyty sprężynowej ku puszce osiowej więcej jak 20 *mm* przy wozach, których rozstawa osi nie przenosi 4500 *mm*, a o więcej jak 5 *mm* przy wozach o większej rozstawie osi.

2. Złamanie głównej płyty sprężynowej.

3. Złamanie płyty pośredniej blizko środka przy wozach osobowych; złamanie dwóch lub więcej płyt pośrednich blizko środka przy wozach ciężarowych.

4. Złamanie sprężyny ślimakowatej, która nie jest chroniona przed wypadnięciem za pomocą dzierżaka lub sworzenia.

5. Brak lub złamanie części potrzebnych do umocowania sprężyn.

6. Osiadanie pudeł wozów lub dźwigarów podłużnych na zwoju sprężynowym, ocieranie się kół o te części lub świeże ślady takich zetknięć. Dawniejsze ślady takich zetknięć lub osadzenie się podpór zabezpieczających na zewnętrznej czwartej części długości sprężyn nie upoważniają do wyłączenia.

Uwaga. Wozy, przy których rozstawa osi nie przewyższa 4500 *mm* i które w stanie próżnym powracają do ojczyzny, należy przyjąć także z wadliwościami przytoczonemi pod *C*, 2. do 6., jeżeli zamiast sprężyn są bezpiecznie podparte klocami dobrze przymocowanymi.

D. Wadliwości zderzaków.

1. Złamania lub uszkodzenia drążków zderzaków i sprężyn zderzaków, które przeszkadzają funkcyonowaniu zderzaków.

2. Brak przymocowań, zapobiegających wypadaniu drążków zderzaków.

3. Brak lub złamanie kadłuba zderzaków. Uszkodzone kadłuby zderzaków, przy których zapewnione jest bezpieczne umocowanie i prowadzenie drążków, nie stanowią powodu wyłączenia.

Uwaga. Wozy, wracające w stanie próżnym do ojczyzny, należy przyjąć z wadliwościami podanemi pod *D*, 1. do 3., jeżeli bez niebezpieczeństwa mogą być umieszczone na końcu pociągu.

E. Wadliwości przewodów zaprzęgowych.

1. Przerwanie głównych sprzęgieł lub sprzęgieł bezpieczeństwa albo łańcuchów bezpieczeństwa, złamanie lub nadłamanie haków sprzęgających, jeżeli wadliwości te uniemożliwiają prawidłowe sprzężenie z innymi wozami (zapomocą sprzęgieł głównych lub zabezpieczających).

2. Złamanie lub nadłamanie drążków sprzęgających, klinów lub nasówek.

3. Brak łańcuchów bezpieczeństwa lub sprzęgieł bezpieczeństwa przy wozach, które nie są tak urządzone, aby oba sprzęgła główne mogły być równocześnie zawieszone.

4. Złamanie sprężyny spiralnej sprzęgającej lub głównej płyty sprężyny sprzęgającej, złamanie jednej z innych płyt w środku.

Uwaga. Wozy, wracające w stanie próżnym do ojczyzny, należy przyjąć z wadliwościami podanemi pod *E*, 1. do 4., jeżeli bez niebezpieczeństwa mogą być umieszczone na końcu pociągu.

F. Wadliwości spodu wozów i pudeł wozów.

1. Złamanie lub nadłamanie dzierżaków osiowych więcej jak w jednej trzeciej części przekroju, tudzież ich rozluźnienie, o ile nie da się umocować tychże przez przyciągnięcie śrub.

2. Poprzeczne złamania głównych dźwigarów, belek czołowych lub takich belek pośrednich, z których korzysta przewód zaprzęgowy.

3. Zupełne złamania części wiązania pudła, uszkodzenia drzwi i urządzeń do zamykania tychże, tudzież uszkodzenia ścian pudła, podłóg i dachów, o ile wskutek tego ładunek mógłby doznać uszkodzenia albo ruch być narażony na niebezpieczeństwo.

Uwaga. Wozy, wracające do ojczyzny w stanie próżnym, można tylko wówczas wyłączyć z powodu wadliwości w spodzie wozu, gdyby dalszy ruch wozu był połączony z niebezpieczeństwem.

§ 6.

Nie należy wyłączać wozów, których hamulce są uszkodzone lub niezdatne do użytku, lecz należy na nich nalepić wyraźne, w oczy wpadające kartki z odpowiednim napisem. Części uszkodzone lub rozluźnione, które mogłyby spowodować niebezpieczeństwo dla ruchu lub inną szkodę, należy odjąć.

§ 7.

Własne próżne wozy musi się przyjąć w każdym stanie, zaś wozy używane do transportu bydła tylko po dokładnem oczyszczeniu i zdesynfekowaniu.

Artykuł IV.

Ładunek wozów ciężarowych.

§ 1.

Wozy dopuszczone do obrotu międzynarodowego nie mogą być wyłączone od obrotu z powodu

swego ładunku, jeżeli ładunek znajduje się w stanie zadowalającym, nie zagrażającym pod żadnym względem bezpieczeństwu ruchu kolejowego a w szczególności, jeżeli odpowiada następującym warunkom.

§ 2.

Przedmioty załadowane muszą leżeć bezpiecznie i stale i nie powinny ulegać możności przesunięcia nawet wskutek uderzeń i wstrząśnień.

§ 3.

1 Ładunek powinien być tak rozłożony, aby koła wozu a zwłaszcza koła osi skrajnych były ile możności równomiernie obciążone.

2 Wozy, których ładunek jest tak nierównomiernie rozłożony, iż pudła wozowe lub dźwigary podłużne osiadają na zwoju sprężynowym lub ocierają się o koła, mogą być wyłączone.

§ 4.

Obciążenie wozu nie może przekraczać wytrzymałości (maksymalnej wagi ładunku). Jeżeli wytrzymałość nie jest podana, natenczas można przekroczyć naznaczony ciężar ładunku aż do wysokości 5%.

§ 5.

1 Nacisk kół wozu nie może przekraczać największego nacisku dopuszczalnego na pewnej linii.

2 O przepisach wydanych przez zarządy kolejowe dla poszczególnych linii należy zawiadomić interesowane państwa.

§ 6.

1 Ładunek otwartych wozów ciężarowych w ustawieniu środkowem pojazdów na równym torze nie może przekraczać wymiarów ładunku, dopuszczalnych na każdej kolei dla obrotu międzynarodowego. O wymiarach ładunku należy zawiadomić interesowane państwa.

2 Szerokość ładunków musi być z uwagi na jazdę po ostrych krzywiznach ograniczona o wymiary, podane w tabeli ładunkowej (załącznik *E*). Co do ładunków na parach wozów ze zwrotniami lub w razie użycia wozów ochronnych lub wozu przegradzającego należy uwzględniać nadto przepisy § 9. O specyalnych dla poszczególnych linii obowiązujących przepisach zarządów kolejowych należy zawiadomić interesowane państwa.

§ 7.

1 Ładunek otwartych wozów ciężarowych może tylko o tyle wystawać ponad belkę czołową wozu, aby między tarczami nie wciśniętych zderzaków a ładunkiem pozostała przestrzeń, która wynosić musi w wysokości aż do 2000 *mm* ponad górną krawędzią szyny przynajmniej 400 *mm*, a powyżej przynajmniej 200 *mm*. Dla zawieszenia sprzęgła ponad hakiem sprzęgającym musi się nadto pozostawić przestrzeń o wysokości co najmniej 200 *mm*, i szerokości co najmniej 200 *mm* po obu stronach środka haka sprzęgającego zupełnie wolną od ładunku.

2 Jeżeli ładunek wystaje poza belkę czołową bardziej, aniżeli to według powyższych norm jest dopuszczalne, natenczas należy wstawić wóz ochronny.

§ 8.

Do załadowania przedmiotów długich, które nie mogą być ułożone na jednym wozie, musi się użyć dwóch wozów zaopatrzonych w kołowroty. Wozy mogą być połączone sprzęgłem śrubowem, drążkami sprzęgającymi z żelaza lub zaopatrzonymi w silne okucie żelazne, albo wozem przegradzającym, który winien być połączony z oboma wozami obciążonymi przy pomocy zwykłych sprzęgieł lub drążków sprzęgających, albo też jeżeli ładunek nadaje się do tego i obciąża każdy z kołowrotów co najmniej ciężarem 7·5 *t*, samym ładunkiem. Ładunek może spoczywać tylko na kołowrotach i musi wystawać ponad niemi o co najmniej 300 *mm*, jeżeli zaś wozy połączone są samym tylko ładunkiem, o co najmniej 1000 *mm*.

§ 9.

1 W razie użycia par wozów ze zwrotniami, wozów ochronnych lub wozu przegradzającego musi ładunek być oddalony:

a) od podłogi tych wozów co najmniej na 100 *mm* mierząc prostopadle;

b) od ścian bocznych tych wozów, o ile ściany te nie leżą przynajmniej 100 *mm* poniżej ładunku, co najmniej o ilości, podane w tabeli załącznika *F*.

2 Przestrzeni tych nie można zmniejszać przez doładowanie przedmiotów.

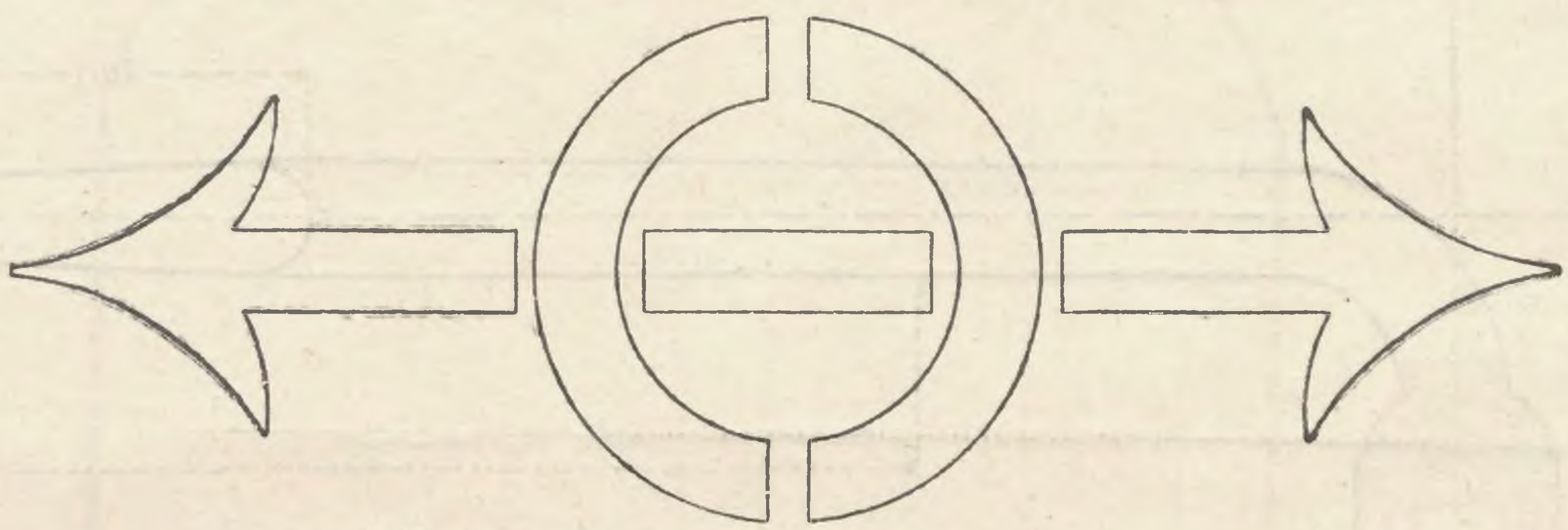
3 Więcej jak jednego wozu przegradzającego nie można dołączać.

Pan królewsko-węgierski Minister handlu, z którym porozumiano się w tym względzie, wydaje równocześnie takie same zarządzenie.

Forster włr.

Załącznik A

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.



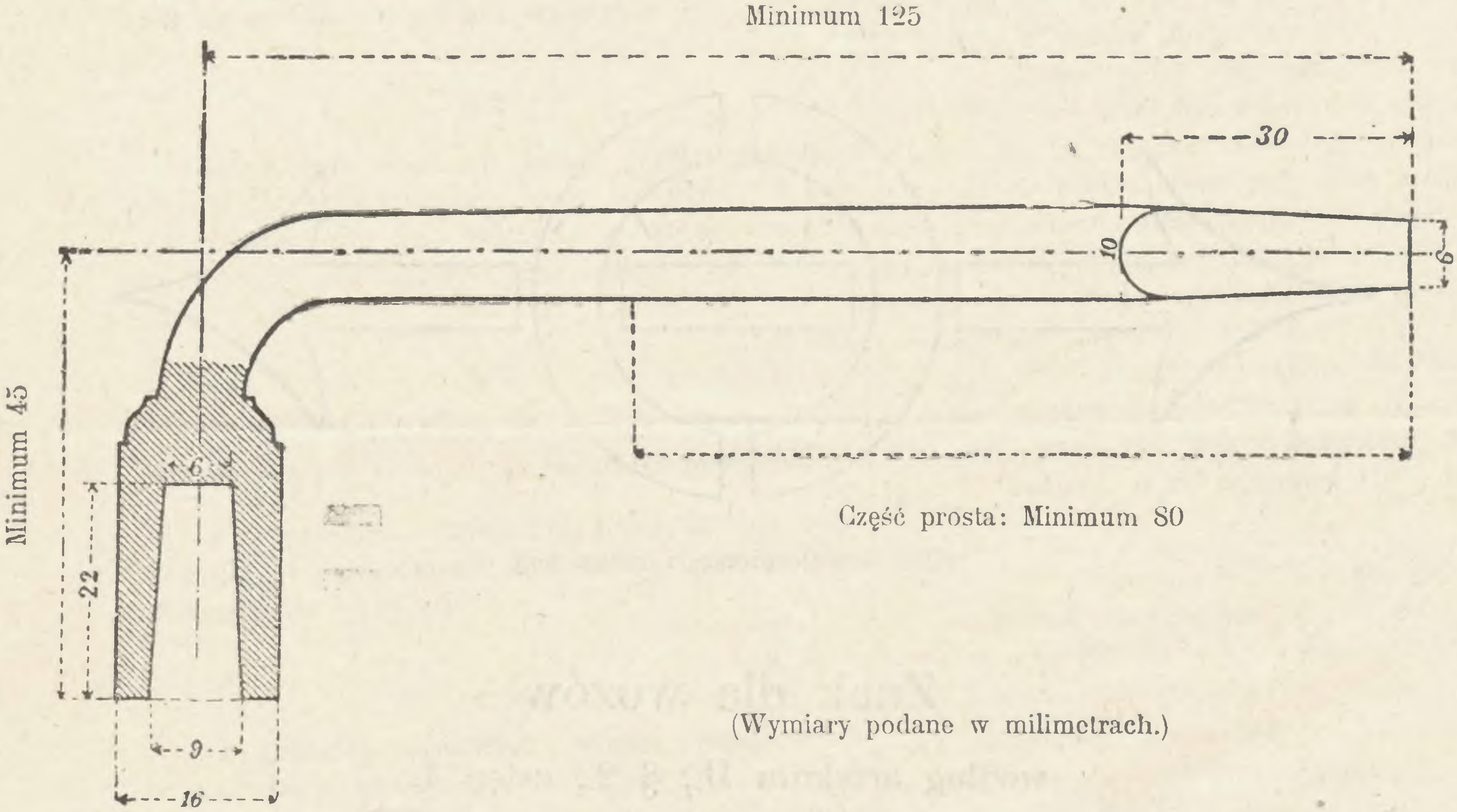
(Dwie trzecie wielkości naturalnej.)

Znak dla wozów

według artykułu II., § 2., ustęp 4.

Załącznik B

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.



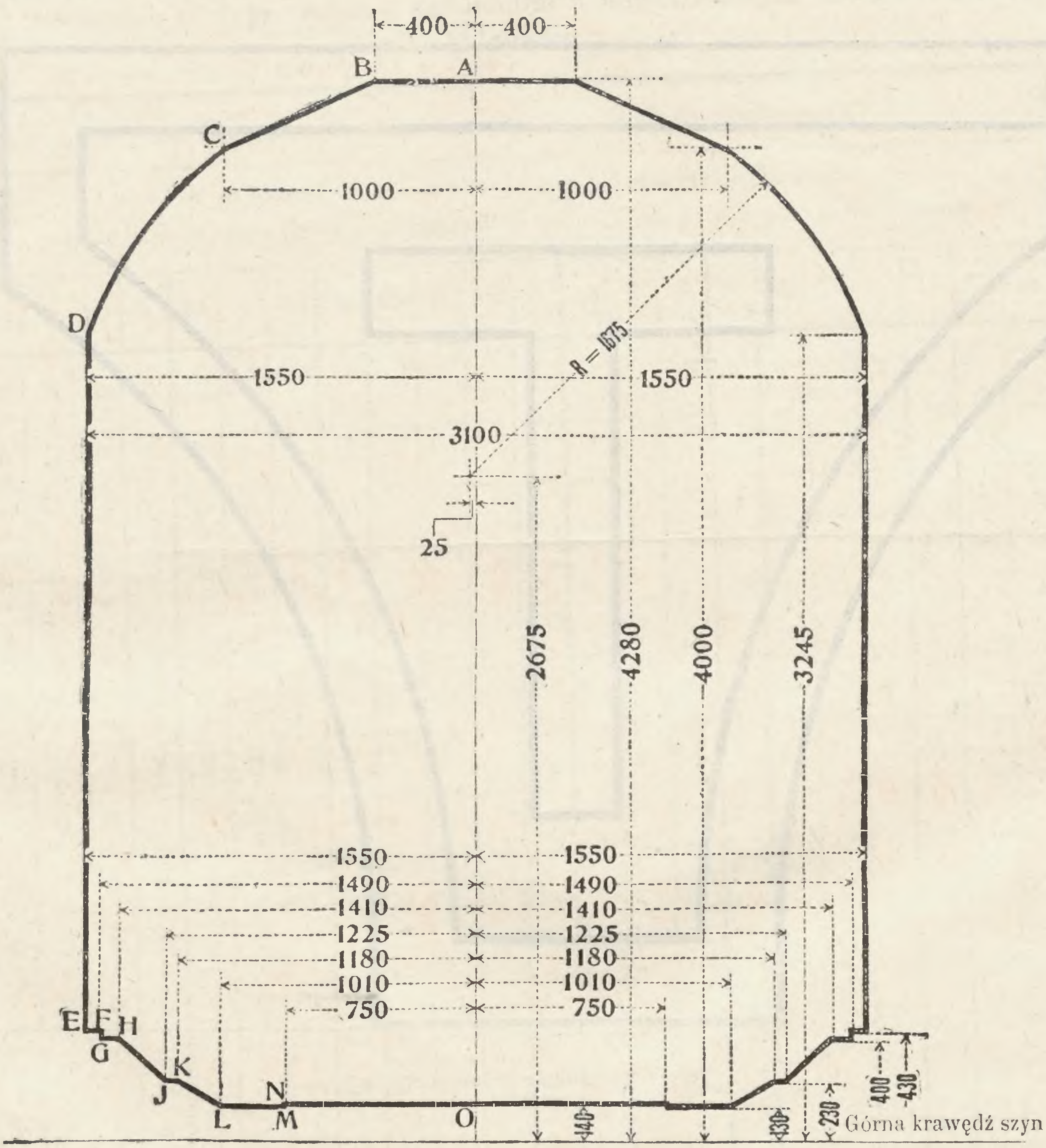
(Wymiary podane w milimetrach.)

Klucz podwójny

do wozów osobowych, służących do obrotu międzynarodowego według artykułu II., § 23.

Załącznik C

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.



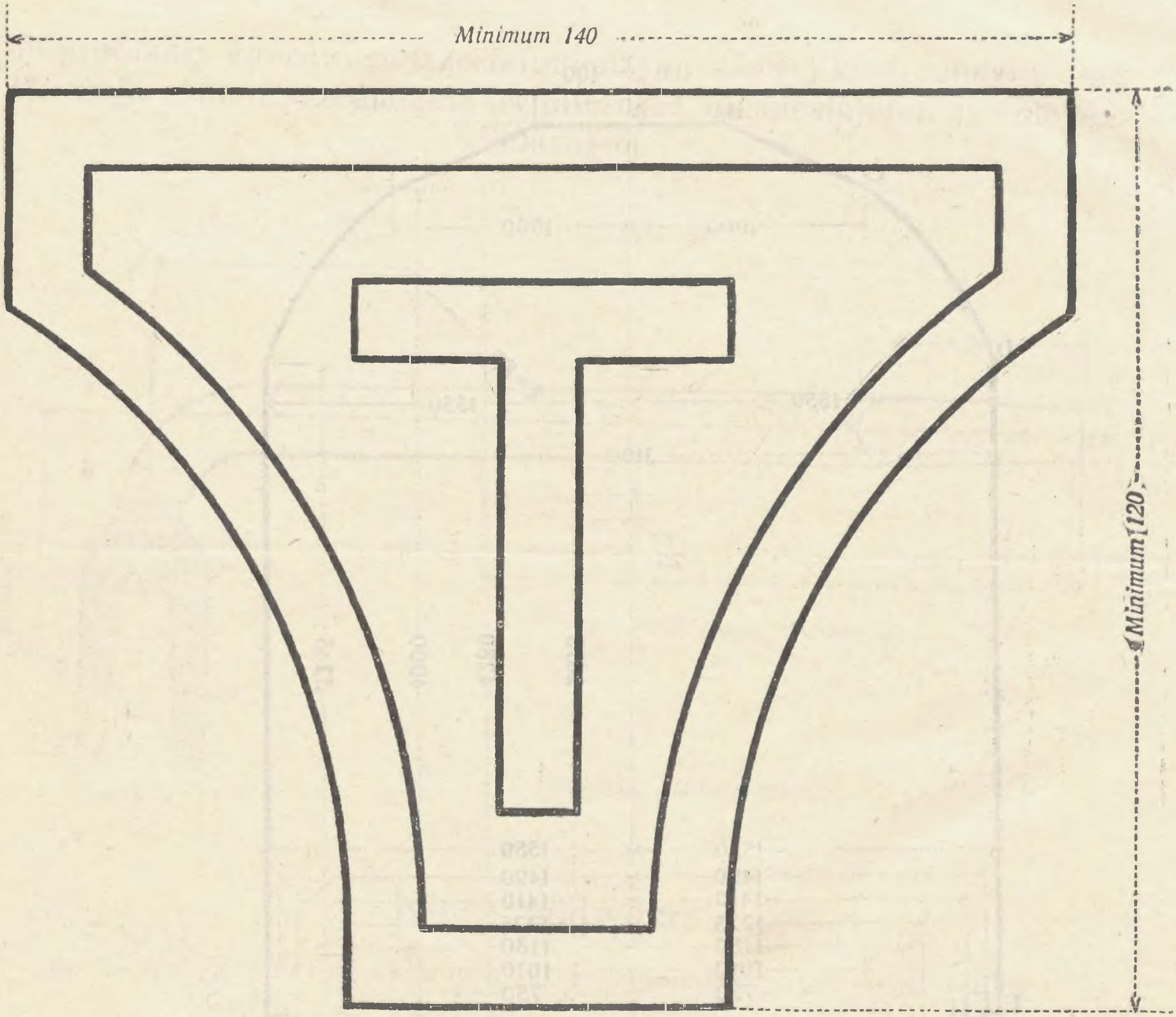
(Wymiary podane w milimetrach.)

Ogólny profil dla wozów towarowych

według artykułu II., § 22., ustęp 2.

Załącznik D

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.



(Wymiary podane w milimetrach.)

Znak dla wozów przechodowych

według artykułu II., § 25., ustęp 10.

Załącznik E

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.

Tabela ładunkowa według artykułu IV., § 6., ustęp 2.

Ograniczenia szerokości ładunków po każdej stronie w centymetrach, t. j. najmniejsze, prostopadle mierzone odstępy między ładunkami a dopuszczalnym każdorazowo wymiarem ładunków.

Odstęp osi skrajnych lub czopów w metrach	Dla odstępu, w metrach, obserwowanego przekroju poprzecznego: od najbliższej osi skrajnej (wozy o 2 lub więcej osiach) albo od najbliższego czopa (wozy o podstawach ruchomych lub pary wozów ze zwrotniami)																					
	0·5	1	1·5	2	2·5	3	3·5	4	4·5	5	5·5	6	6·5	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2·5	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*																		
3	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*																		
3·5	0 *0*	0 *1*	0 *2*	0 *4*	0 *6*	0 *8*																
4	0 *0*	0 *0*	0 *2*	0 *4*	0 *6*	0 *8*																
4·5	0 *0*	0 *0*	0 *2*	0 *3*	0 *5*	0 *7*																
5	0 *0*	0 *0*	0 *2*	0 *3*	0 *5*	0 *7*																
5·5	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	0 *7*																
6	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	0 *7*																
6·5	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	0 *7*	0 *9*															
7	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	0 *7*	0 *9*															
7·5	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	0 *7*	0 *9*	0 *11*														
8	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	0 *5*	1 *7*	1 *9*	1 *11*														
9	0 *0*	0 *0*	0 *1*	0 *3*	1 *5*	1 *7*	1 *9*	2 *11*	2 *14*													
10	0 *0*	0 *0*	0 *2*	1 *3*	1 *5*	2 *7*	2 *9*	2 *12*	2 *14*	3 *17*												
11	0 *0*	0 *0*	1 *2*	1 *4*	2 *5*	2 *8*	3 *10*	3 *12*	3 *14*	4 *17*	4 *19*											

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronicy.

Odstęp osi skrajnych lub czopów w metrach	Dla odstępu, w metrach, obserwowanego przekroju poprzecznego: od najbliższej osi skrajnej (wozy o 2 lub więcej osiach) albo od najbliższego czopa (wozy o podstawach ruchomych lub pary wozów ze zwrotniami)																				
	0·5	1	1·5	2	2·5	3	3·5	4	4·5	5	5·5	6	6·5	7	8	9	10	11	12	13	14	15
12	0 *0*	0 *0*	1 *2*	2 *4*	2 *6*	3 *8*	3 *10*	4 *13*	4 *15*	5 *17*	5 *20*	5 *23*										
13	0 *0*	0 *0*	1 *2*	2 *4*	3 *6*	3 *8*	4 *11*	5 *13*	5 *16*	6 *18*	6 *21*	6 *24*	6 *27*	6 —								
14	0 *0*	0 *0*	1 *2*	2 *4*	3 *7*	4 *9*	5 *11*	6 *14*	6 *16*	7 *19*	7 *22*	7 *25*	7 *29*	8 —								
15	0 *0*	0 *1*	1 *3*	3 *5*	4 *7*	5 *9*	6 *12*	6 *14*	7 *17*	8 *20*	8 *23*	8 *26*	9 *31*	9 —	9 —							
16	0 *0*	1 *1*	2 *3*	3 *5*	4 *7*	5 *10*	6 *12*	7 *15*	8 *18*	9 *21*	9 *24*	10 *28*	10 *33*	10 —	10 —							
17	0 *0*	1 *1*	2 *3*	4 *5*	5 *8*	6 *10*	7 *13*	8 *16*	9 *18*	10 *21*	10 *25*	11 *30*	11 *35*	12 —	12 —	13 —						
18	0 *0*	1 *1*	2 *3*	4 *6*	5 *8*	7 *11*	8 *13*	9 *16*	10 *19*	11 *22*	11 *26*	12 *32*	13 *37*	13 —	14 —	15 —						
19	0 *0*	1 *1*	3 *4*	4 *6*	6 *9*	7 *11*	8 *14*	10 *17*	11 *20*	12 *23*	12 *28*	13 *33*	14 *39*	15 —	17 —	17 —	18 —					
20	0 *0*	1 *1*	3 *4*	5 *6*	6 *9*	8 *12*	9 *15*	11 *18*	12 *21*	13 *24*	14 *30*	16 *35*	17 *41*	17 —	19 —	20 —	20 —					
22	0 *0*	2 *2*	4 *4*	6 *7*	7 *10*	9 *13*	11 *16*	12 *19*	14 *22*	16 *28*	17 *33*	19 *39*	21 *45*	22 —	24 —	26 —	27 —	27 —				
24	0 *0*	2 *2*	4 *5*	6 *8*	8 *11*	10 *14*	12 *17*	14 *21*	16 *25*	19 *31*	21 *37*	23 *43*	25 *49*	27 —	30 —	32 —	34 —	35 —	35 —			
26	0 *0*	3 *2*	5 *5*	7 *9*	9 *12*	11 *15*	13 *19*	16 *22*	19 *28*	22 *34*	24 *40*	27 *47*	30 *53*	32 —	35 —	38 —	40 —	42 —	43 —	43 —		
28	0 *0*	3 *3*	5 *6*	8 *9*	10 *13*	13 *16*	16 *20*	19 *25*	22 *31*	26 *37*	28 *44*	31 *50*	34 *57*	36 —	41 —	44 —	47 —	50 —	51 —	52 —	52 —	
30	0 *0*	3 *3*	6 *7*	9 *10*	11 *14*	14 *17*	18 *21*	22 *27*	25 *34*	29 *40*	32 *47*	35 *54*	38 *61*	40 —	46 —	50 —	53 —	56 —	59 —	61 —	62 —	62 —

Uwaga. Dla innych w tabeli nie wymienionych wartości podstawowych należy zastosować zawsze bezpośrednio wyższe wartości tabelaryczne.

Uwagi:

1. Wartości tabelaryczne, wyrażone w zwyczajnych liczbach na górze, odnoszą się do części między osiami skrajnemi lub czopami; liczby ukośne, znajdujące pod poprzedniemi liczbami, odnoszą się do części, wystających poza osie skrajne lub czopy.

2. Przy ładunkach na wozach o podstawach ruchomych lub wozach ze zwrotniami o rozstawie osi ponad 4·0 *m* należy ograniczenia szerokości, wzięte z tabeli, o ile chodzi o części ładunku leżące między czopami powiększyć, o ile chodzi o części wystające poza te czopy zmniejszyć, a mianowicie odpowiednio do rozstawy osi przy podstawach ruchomych lub wozach z zwrotniami, wynoszącej

od 4·1 do 6·0 *m* o 1 *cm*,
ponad 6·1 *m* „ 2 „

3. Ograniczenia szerokości, uwidocznione w tabeli, należy dla części ładunków, leżących poniżej 0·430 *m* wysokości ponad górną krawędzią szyn, powiększyć o 5 *cm*.

4. Co do szerokości ładunków na parach wozach ze zwrotniami albo w razie użycia wozów ochronnych lub wozu przegradzającego zobacz nadto § 9. artykułu IV. i tabelę załącznika *F*.

5. Belgia przyjmuje ładunki, które są dłuższe jak 27 *m*, tylko po poprzedniem porozumieniu się.

Załącznik F

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencyi z dnia 18. maja 1907 w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.

Tabela według artykułu IV., § 9., ustęp 1., b.

Mierzone prostopadle oddalenia po każdej stronie, w centymetrach, między ładunkami a ścianami bocznemi wozów w razie użycia do ładowania wozów z zwrotniami, wozów ochronnych lub wozu przegradzającego.

Odstęp osi skrajnych lub czopów wozu obciążonego albo czopów obciążonych wozów z zwrotniami w metrach	Odległość w centymetrach, między ładunkami a ścianami bocznemi									
	obciążonych wozów ze zwrotniami				wozów ochronnych					wozu przegradzającego
	dla odstępu w metrach obserwowanego przekroju poprzecznego									
	od najbliższego czopa na				od najbliższej osi skrajnej lub od najbliższego czopa obciążonego wozu lub obciążonych wozów na					
	2	3	4	5	3	4	5	6	6·5	
4	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—
6	13	18	—	—	26	—	—	—	—	—
8	14	19	22	—	26	32	—	—	—	—
10	15	21	25	28	28	34	41	—	—	24
12	16	23	27	31	29	36	44	52	—	28
14	18	24	29	34	31	38	47	56	60	33
16	19	26	32	37	33	41	50	59	64	38
18	20	28	34	41	34	43	53	63	68	44
20	21	30	37	44	36	46	56	67	72	51
25	25	35	43	52	41	52	64	76	83	71
30	28	40	50	60	46	58	72	86	93	95

Uwaga. Dla innych w tabeli niewymienionych wartości podstawowych należy zastosować zawsze bezpośrednio wyższe wartości tabelaryczne.